



1_Karl-Johan-slo-flytebro-over-Svinesund-under-angrepet-på-Norge-i-1814_Bro-ble-liggende-i-mange-år_Her-illustrert-i-1826-av-WR-Wilson_HhS---Kopi.jpg

WILLKOMMEN AM *SVINESUND* – DIE GESCHICHTE DIE GRENZE

*Ab beiden Seiten der Brücke
finden Sie Wanderwege mit
Informationstafeln. Sie wandern
auf Naturpfaden. Bitte denken
Sie deshalb an entsprechende
Bekleidung. Für die Wanderung auf
der schwedischen Seite benötigt
man etwa 60 Minuten. An einigen*

Stellen sind Bänke zum Ausruhen aufgestellt. Tische für die Kaffeepause stehen unter der Brücke. Der Grund ist privates Eigentum. Vergessen Sie Ihren Abfall nicht und nehmen Sie Rücksicht auf Pflanzen und Tiere. Alle Wanderungen werden auf eigene Gefahr unternommen. Wir wünschen Ihnen eine schöne Tour!

Auf der schwedischen Seite steht die Umgebung des Svinesundes im nationalen Interesse der Denkmalpflege, die Fähranlage gehört zu den Geschützten historischen Verkehrseinrichtungen des Straßenbauamtes. Auf der norwegischen Seite steht Gamla Svinesund unter Denkmalschutz.

Svinesund - Ausfahrt Schweden

Der Ursprung des Namens Svinesund ist nicht ganz geklärt. Er geht bis in die Zeit des norwegischer Königs Harald Håfager im 9. Jahrhundert zurück und wird im 13. Jahrhundert mehrere Male in Snorre Sturlasons Königssagen erwähnt. 1658 wurde Bohuslän schwedisch. Die neue Landesgrenze zwischen Schweden und Norwegen verliert mitten durch den Sund.

Ende des 17. Jahrhundert entwickelte sich Schweden zu einer Großmacht unter Karl XII., der viel Unruhe in weite Teile Europas brachte. Die Großmacht träume endeten 1718 mit dem Tod des Königs auf der Festung von Fredriksten.

Von 1814 bis 1905 bildeten Schweden und Norwegen eine Union. Am Ende der Unionszeit war die Stimmung zwischen beiden Ländern sehr angespannt. 1901-1903 entstand eine große Festungsanlage auf Hjelmkollen, dem Berg östlich der norwegischen Brückenverankerung. Nach sehr Invasion im April 1940 bauten die Deutschen Hjelmkollen zur Festung um. Entlang des Fjordes liegen mehrere Orte, der während des Krieges durch die Flüchtlingsströme strategische Bedeutung erhielt.

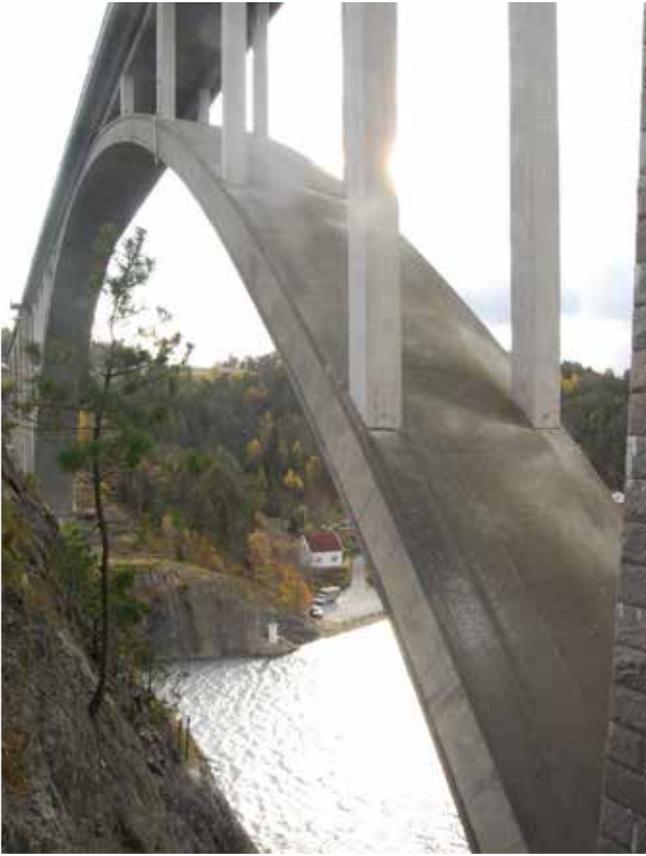
Fakten über den Svinesund

1658: Nach den Friedensverhandlungen in Roskilde wird Bohuslän schwedisch. Die neue Landesgrenze zu Norwegen verläuft entlang dem Idefjord.

1666-1946: Fährverbindungen über den Sund.

1675: Die Norwegen errichten die Schanze Sponviken.

1716: Unter Karl XII. bauen die Schweden die Festung Sundsborg und schlagen eine Pontonbrücke



5_Svinesundbroa_detali_Foto-Svein-Norheim_DSC_6772.jpg

Königstrasse bezeichnet. Auf ihr Waren Postreiter, Bischöfe, Militärs und königliche Sendboten unterwegs. Hier wanderte Gesellen und umherreisenden Handelsleute. Noch heute kann man an vielen Stellen die Spuren des alten Weges erkennen, unter anderem Seiten der Fähranlagen waren für ihre beiden Seiten der Fähranlagen waren für ihre Gefährlichkeit bekannt, besonderes im Winter, als Pferde und Wagen mit Seilen, Stöcken und Steinen gesichert werden mussten, damit die Fahrt nicht zu schnell – und halsbrecherisch voranging. Früher waren Reisen ein richtiges Abenteuer. Der gedenkstein auf der Mauer an der Wegkreuzung weist auf eine dringende Straßen Ausbesserung im Jahr 1840 hin.

Zu Beginn des 19. Jahrhundert wies der neue schwedische König Carl XIV Johan auf die imponierende Natur der Umgebung hin. Der Überlieferung nach soll er das weiße Gebäude mit dem Walmdach als sein Sommerhaus errichten haben lassen. Bis heute nennt man das Gebäude da Könighaus, auch wenn der König selbst an diesen Ort nicht mehr zurückkam.

In Zusammenhang mit dem Konflikt 1808 geriert der Svinesund erneut in den Mittelpunkt. Die Schanzen wurden befestigt und ein schwedischer Offizier verlor sein Leben. In einer Felsenecke auf dem Grundstück rechts erinnert ein Felsbild an dieses Ereignis. Ein weiterer Konflikt entstand 1814, als eine große Pontonbrücke über den Fjord geschlagen wurde und schwedische Truppen in Østfold einmarschierten. Im August einigte man sich über einen Frieden und in Moss wurde die Konvention unterzeichnet, die sogar Personalunion zwischen Norwegen und Schweden.

Ruderboot, Pontonbrücke und Granitbrücke

1658, nach dem Friedensschluss zwischen Schweden und Norwegen, wurde die erste Fähranlage eingerichtet und ein Fährmann angestellt. Hier befanden sich auch ein Grenzpostamt, ein Gasthaus auf der schwedischen Seite und Zollstationen auf beiden Seiten. Seit 1758 ging der norwegische Posttransport ins Ausland über den Svinesund. Das erste Auto wurde 1906 über den Sund gerudert,

über den Sund.

1906: Das erste Auto wird über den Sund gerudert.

1900-19035: Mehrere schwedische Vorschläge zu eine Brücke mit Schienenweg über den Sund.

1946: Die Brücke über den Svinesund wird eingeweiht.

1950: Ein Zollhaus entsteht auf der norwegischen Seite.

1984/1986: Neue Zollhäuser werden auf beiden Seiten gebaut.

2005: Die neue Svinesundbrücke wird eingeweiht, die alte Brücke ist zu einem Denkmal geworden.

Der König Weg – E6 des 17. Jahrhunderts

Zwischen den früheren Unionshauptstädten Kopenhagen und Christiania (Oslo) verlief eine wichtige Verbindung, schon früh als

mit sieben Metern langen Rudern! 1917 montierte man Motoren auf zwei Lastkähne, die je zwei Autos transportieren konnten. Sie standen bis 1946 im Dienst, bis zur Eröffnung der Brücke.

Nach Auflösung der Union 1905 diskutierte man über einen Eisenbahnanschluss zwischen Bohuslän und Østfold, aber der Vorschlag wurde abgelehnt. 1932 entstand die Idee, eine kombinierte Brücke für Eisenbahn und Fahrbahn über den Svinesund zu bauen, nachdem der Autoverkehr weiter anstieg.

1938 beschloss der schwedische Reichstag und das norwegische Storting den Bau einer Brücke aus schwedischen Granit und Beton. Die schwedische Seite strebte eine Brücke aus Granit an, um die Arbeitsmöglichkeiten in der Steinindustrie anzuregen. Die Arbeiten begannen am 1. April 1939 unter schwedischer Regie. Bis zu 140 Männer wurden dafür angestellt. Am 9. April 1940 marschierte Deutschland in Norwegen ein und der Bau der Brücke stoppte. Nach dem Kriegsende 1945 nahm man die Bauarbeiten an der Brücke wieder auf und eröffnete sie mit großen Festlichkeiten. Schweden bezahlte etwa 85 Prozent der Baukosten.

Der Svinesund ist Norwegens größter und wichtigster Grenzübergang. Im Jahr 1946 passierten insgesamt 6.300 Fahrzeuge den Svinesund von Norwegen nach Schweden. Alle wurden vom Zoll kontrolliert. Beinahe 5,8 Millionen Fahrzeuge fahren 2004 über die Brücke. Das sind im Durchschnitt täglich 15.650 Fahrzeuge. Alle Rekorde schlug der 19 Juli 2003, als 25.025 Fahrzeuge passierten.

EIN SPLITTERSICHER BETONBUNKER

Am 9. April 1940 marschierte Deutschland in unser Nachbarland ein und der Svinesund füllte sich auf beiden Seiten mit Soldaten. Der Brückenbau, der 1939 begann, stockte. Anstatt der Bauarbeiter und Steinhauer standen Soldaten auf der halbfertigen Brücke und schoben Wache. Nur wenige Tage nach der Invasion errichtete die deutsche Wehrmacht eine Basis am Svinesund.

Anschließend baute man lange Schützengräben auf Kjeöa, westwärts vor Sponviken. Sie waren vor allem für die Bewachung der schwedischen Seite und der Mündung des Idefjordes gedacht. Auch von der Spitze des Hjelmkollen überwachten die Deutschen schwedische Truppenbewegungen und die umfassende Bautätigkeit an militärischen Einrichtungen. Sprengsalven donnerten zwischen den Bergen und tonnenweise wurde Beton gemischt. Kilometerlang rollte man den Stacheldraht aus und verschiedene Zaunkonstruktionen verstärkten die Abwehr gegen den Fjord und den möglichen Feind. Insgesamt errichtete man etwa 70 Bunker, Schutzräume und Unterstände unterschiedlicher Größe in der Umgebung. Manche boten Platz für einen Soldaten, andere waren für mehrere schwere Waffen gedacht. Der Fels war an diesen Stellen ausgehöhlt, später aber verschloss man sie aufgrund des Unglücksrisikos für die Allgemeinheit. Nur wenige Bunker sind heute noch bewahrt.

Der Unterstand hier war ein splittersicherer Betonbunker mit Platz für zwei oder drei Maschinengewehre. Der Unterstand sollte die nächstliegenden Abschnitte des Fjordes und die Brückenverankerung auf der norwegischen Seite bewachen. Zwei Soldaten, ein Schütze und ein Hilfsschütze für das Laden waren für jedes Maschinengewehr notwendig. Rund um diesen nahegelegenen Unterstand verlief Stacheldraht den ganzen Weg nach oben und um die Bergspitze oberhalb des Geschäftes. Etwa 800 Mann verlegte man im Lauf dieser fünf Jahre an den Svinesund.